(ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ಸದಸ್ಯರು ಈ ಹಂತದಲ್ಲಿ ಸಭಾತ್ಯಾಗ ಮಾಡಿದರು)

ಶ್ರೀ ಡಿ. ಕೆ. ನಾಯಕರ್.—ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವೇಗೌಡರು ಹೇಳಿದರು.....

Sri H. SIDDAVEERAPPA.—Now that the resolution has been turned down, there is no need to refer to it.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ಕೆ. ನಾಯಕರ್.—ಮಾನ್ಯ ದೇವೇಗೌಡರು ಇಂತಿಂಥ ಕಮ್ಯೂನಿಟಿ, ಬ್ಯಾಕ್‌ವರ್ಡ್ ಎಂದು ಕಂಡುಹಿಡಿಯಬೇಕಾದರೆ, ಕ್ಯಾಸ್ಟ್‌ವೈಸ್ ಸೆನ್ಸಸ್ ಆಗಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಈ ನಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬ್ಯಾಕ್‌ವರ್ಡ್‌ನೆಸ್ ಕಂಡುಹಿಡಿಯಬೇಕಾದರೆ ಕ್ಯಾಸ್ಟ್‌ವೈಸ್ ಸೆನ್ಸಸ್ ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಏಕೆಂದರೆ, ಅನೇಕ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಆಯೋಗಗಳನ್ನು ನೇಮಿಸಿದ್ದಾರೆ. 1941ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಯಾವ ತರಹ ಸೆನ್ಸಸ್ ಕಮ್ಯೂನಿಟಿ ಬೇಸಿಸ್ ಮೇಲೆ ಇದೆಯೋ ಅದರ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಆಯಾ ಆಯೋಗದವರು ವರದಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ರಾಜ್ಯಗಳವರು ಅದನ್ನು ಕಾನೂನುಬದ್ಧವಾಗಿ ಸ್ವೀಕಾರ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ 1941ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಸೆನ್ಸಸ್ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದ, ಬ್ಯಾಕ್‌ವರ್ಡ್‌ನೆಸ್ ಕಂಡುಹಿಡಿಯಲು ಈಗ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಕ್ಯಾಸ್ಟ್‌ವೈಸ್ ಸೆನ್ಸಸ್ ಆಗಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ನಿರರ್ಥಕವಾದ ವಾದ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—The appointment of various commissions is a different matter and what is stated in the resolution is different.

(ii) re: Providing amenities to travelling Community in Bangalore city

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆಂ. ಶಾಮಣ್ಣ (ಕೋಚೆ).—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನನ್ನ ನಿರ್ಣಯ ಈ ರೀತಿ ಇದೆ:-

"ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ, ಬಡ ಹಾಗೂ ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದ ಜನರಿಗೆ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಸಮಾಲೋಚಿಸಿ ಸೂಕ್ತ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಈ ಸಭೆಯು ಶಿಫಾರಸು ಮಾಡುತ್ತದೆ"...

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ನಿರ್ಣಯ ಈ ರೀತಿ ಇದೆ :—ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ, ಬಡ ಹಾಗೂ ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದ ಜನರಿಗೆ ಸಂಚಾರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಉತ್ತಮ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಸಮಾಲೋಚಿಸಿ ಸೂಕ್ತ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಈ ಸಭೆಯು ಶಿಫಾರಸು ಮಾಡುತ್ತದೆ."

† ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ.—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಈಗ ನಗರದ ಸಾಮಾನ್ಯ ಜನಗಳಿಗೆ ಇರತಕ್ಕ ಅನೇಕ ತೊಂದರೆಗಳ ಪೈಕಿ, ಹೆಚ್ಚು ತೊಂದರೆಯಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು ಎಂದರೆ, ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ನಮ್ಮ ನಗರಕ್ಕೆ ಒಂದು ಕಡೆ ಸೊಳ್ಳೆ ಕಾಟ, ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆ ಕೊಳಚೆ ಪ್ರದೇಶಗಳ ನಿರ್ಮೂಲನ ಮಾಡಥೇ ಇರುವುದು ಹಾಗೂ ಈ ಬಸ್ಸಿನ ಅಸೌಕರ್ಯ-ಇಂಥಾ ನಾನಾ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಇರುವ ನೀರಿನ ಕೊರತೆ ಕಾವೇರಿ ಯೋಜನೆ ಬಂಡವಾಳ ಸ್ವಲ್ಪ ತಪ್ಪಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವು ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕ ನಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬೇಳೆ ಪಟ್ಟಣಗಳು ಗಗನಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತಾ ಇದ್ದರೋ ನಮ್ಮ ಪಟ್ಟಣ ಹೊರಸಾಂಟರ್ ಆಗಿ ವಿಶಾಲವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕ ನಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳ ಅತ್ಯಪ್ತಿಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ, ನಾನು ತಂದಿರತಕ್ಕ ನಿರ್ಣಯ ಮುಖ್ಯವಾದುದು ಎಂದು ಭಾವಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದಕೆ ನಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ, ಕೆಲವು ವಿವರಣೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ತಮ್ಮ ಅಪ್ಪಣೆ ಬೇಡುತ್ತೇನೆ.

ಸುಮಾರು 35-40 ವರ್ಷಗಳಹಿಂದೆ, ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಅನುಭವವುಳ್ಳ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಗೌರು ಡಾಚಾರ್ಯರು, ಷಣ್ಮುಗಂ ಮತ್ತು ನಾರಾಯಣರಾಯರು-ಈ ಮೂವರು ದೊಡ್ಡ ಮನುಷ್ಯರು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೂಲಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು

(ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ)

ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿ, ಈ ಮೂರು ಜನರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆಗ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಷ್ಟು ನುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿತ್ತು ಎಂದರೆ, 6 ಕಾಸು ಕೊಟ್ಟರೆ ಬಸವನಗುಡಿಯಿಂದ ಸಿಟಿ ಮಾರ್ಕೆಟ್ಟಿಗೆ 10 ನಿಮಿಷದಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರು. ಮೈಸೂರಿನಿಂದ 5-30 ಘಂಟೆಗೆ ರೈಲು ಬರುವ ಕಾಲಕ್ಕೆ ರೈಲ್ವೆ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿ, ಅವು ನಗರದ ಒಂದು ಮೂಲೆಯಿಂದ ಮತೊಂದು ಮೂಲೆಗೆ ಬಹಳ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಆಗಿನ ಕಾಲದ ಸಂಚಾರದ ಅನುಭವ ಇರುವವರು ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಇದನ್ನು ಅರಿತಿದ್ದಾರೆ. ಆ ರೀತಿ ಖಾಸಗಿಯವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾಗ, ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿದ್ದು. ಅವರು ಹೆಚ್ಚಿನ ಲಾಭವನ್ನೂ ಕೂಡ ಗಳಿಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಇದಾದಮೇಲೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಖಾಸಗೀಯವರಿಗೆ ಬಿಡತಕ್ಕದ್ದು ಸೂಕ್ತವಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿ, ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಎಂಬ ಕಂಪೆನಿಯೊಂದನ್ನು ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದರು. ಆಗ ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಕಂಪೆನಿಯು 10 ರೂಪಾಯಿಯ ಒಂದು ಷೇರು 10 ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿತ್ತು. ಈ ಕಂಪೆನಿಯು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಮಾಧವ ರಾವ್ ಅವರು ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿದ್ದರು. ಸಂಸ್ಥೆಯು 10 ರೂಪಾಯಿಯ ಒಂದು ಷೇರು 40 ರೂಪಾಯಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ, ಆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಎಷ್ಟು ಲಾಭ ಬರುತ್ತಿತ್ತು ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ಅದಲ್ಲದೆ, ಲಾಭದ ಜೊತೆಗೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸೌಕರ್ಯಗಳೂ ಕೂಡ ಬಿ.ಟಿ.ಸಿ. ಕಂಪೆನಿ ಇದ್ದಾಗ ಸಿಗುತ್ತಿತ್ತು. ಆದರೆ, ರಾಜ್ಯ ಸರಕಾರದವರು ಹಾಗೂ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದವರು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಾಗ, ಜನರೆಲ್ಲರೂ ಕೂಡ ಸರಕಾರವು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಉತ್ತಮವಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಆಸೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೆಚ್ಚಿನ ಆಸೆಯಿಂದ ಇದ್ದರು. ಆದರೆ, ಕಳೆದ 30 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿ ಜನಗಳು ಕಷ್ಟಪಡುತ್ತಾ ಇರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ವ್ಯಸನಪಡತಕ್ಕದ್ದಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಸರಕಾರದವರು ನಡೆಸತಕ್ಕ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸುಖ ದೊರಕಬೇಕು, ಜನಗಳ ಜೇಬು ಹೆಚ್ಚು ಬರಿದಾಗದ ಹಾಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಆಸೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವವರು ಇಂದು ನಿರಾಶರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಸಂಚಾರ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಗೊತ್ತು. ಈಗ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಅಂಗವಾಗಿ ಈ ಬಿಟಿಎಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಬಹಳ ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ, ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆ, ಟೈರ್ ಬೆಲೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆ, ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕ ಸಂಬಳ ಸಾರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿದೆ, ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಅಗಾಧವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ, ಇಂಥಾ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸಮಸ್ಯೆ ಜಟಿಲವಾಗಿದೆ, ಇದನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸಲು ಬಹಳ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ, ಆದರೂ ಕೂಡ ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಆಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಮೊನ್ನೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಸರಕಾರದವರು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಾಗ, ಯಾವ ಸಬೂಬನ್ನೂ ಹೇಳದೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕೇ ಹೊರತು, ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಸಬೂಬು ಹೇಳಿಕೊಂಡೇ ಇರುವುದು ಅಷ್ಟು ಉತ್ತಮವಾದುದಲ್ಲ ಆದು ಜನಗಳಿಗೆ ವಿಶ್ವಾಸ ಹುಟ್ಟಿಸತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಜವಾಬ್ದಾರಿ ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿರತಕ್ಕವರು ಈ ಸಮಸ್ಯೆಗೆ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿಯಬೇಕೇ ಹೊರತು ಯಾವುದೋ ಉತ್ತರ ಹೇಳಿ, ಜನಗಳಿಗೆ ತೃಪ್ತಿಪಡಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಅಷ್ಟು ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲವೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಅವರಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಜನ ದಟ್ಟಣೆ ಇರುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ಅಸೌಕರ್ಯ ಇದೆ ಎನ್ನತಕ್ಕದ್ದು ಎರಡನೆಯ ಜನರೂ ಹೇಳತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಒಂದು ಕಾಲದಲ್ಲಿ 26 ಚದರ ಮೈಲು ಇದ್ದುದು ಇವತ್ತು ಸುಮಾರು 60 ಚದರ ಮೈಲಿಯಷ್ಟು ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿ ಬೆಳೆದಿದೆ, ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಟ್ರಸ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ಹಾಗೂ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡಿನವರು ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಡಾವಣೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿ, ಒಂದು ಕಡೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಬನಶಂಕರಿಯನ್ನು ಬೀರಿ ಹೋಗಿದೆ, ಉತ್ತರಕ್ಕೆ ಚಾಚಾ ಇನ್ ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟನ್ನು ಬೀರಿ ಹೋಗಿದೆ. ಕಂಟೋನ್ಮೆಂಟ್ ಬಡಾವಣೆ ಬಹಳ ದೂರ ಹೋಗಿದೆ; ಹೀಗೆ ಪೂರ್ವ, ಪಶ್ಚಿಮ, ಉತ್ತರ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ—ಈ ಎಲ್ಲಾ ದಿಕ್ಕುಗಳಲ್ಲೂ ಕೂಡ ನಗರ ವಿಶಾಲವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಇರುವುದನ್ನು ನಾವು ಒಪ್ಪಬೇಕು. ಆದರೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಬೇಕು, ಹಾಗಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಚಾರ, ಅದರಲ್ಲೂ ಕೂಡ, ಕಾರ್ಖಾನೆಗೆ ಹೋಗುವ ಬಡವರು ಶಾಲೆಗೆ ಹೋಗುವ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿ—ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿನಿಯರು, ಕಛೇರಿಗಳಿಗೆ ಬರತಕ್ಕ ಅನೇಕ ಕೆಲಸಗಾರರುಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಬಹಳ ಅತ್ಯಗತ್ಯವಾಗಿವೆ. ಈಗ ರಿಕ್ಷಾ ಬಾಡಿಗೆ ಬಹಳ ದುಬಾರಿಯಾಗಿದೆ. ನಾನು

ಮನೆಯಿಂದ ಇಲ್ಲಿಗೆ ರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ ಬರಬೇಕಾದರೆ, ಹಿಂದೆ 1–50 ಪೈಸೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೆ, ಆದರೆ, ಈಗ ಮನೆಗೆ ಹೋಗುವಾಗ ಮೂರು ರೂಪಾಯಿ, ಬರುವಾಗ ಮೂರು ರೂಪಾಯಿ, ಒಟ್ಟು ಆರು ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚಾಯಿತು. ಆದುದರಿಂದ ರಿಕ್ಷಾ ಬಾಡಿಗೆ ಹಾವಳಿ ವಿಪರೀತ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಇಷ್ಟೆ. ರಿಕ್ಷಾದವರು ಹಳೆಯ ಮೀಟರುಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಬಾಯಿಗೆ ಬಂದ ರೇಟುಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ರಿಕ್ಷಾ ನಡೆಸತಕ್ಕವರ ವರ್ತನೆ ಖಂಡನೀಯವಾದುದು. ಈ ದುಬಾರಿ ರೇಟಿನಲ್ಲಿ ಬಾಡಿಗೆ ಜಾಸ್ತಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಾಗ, ಮೀಟರು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ, ಜನಗಳಿಂದ ಜಾಸ್ತಿ ಸುಲಿಗೆಯಾಗುತ್ತದೆ, ರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವವರು ಈಗ ಬನ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಿಡಿದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಇರುವುದು ಶ್ರೀಮಂತರಿಗೇ ಹೊರತು ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದವರು, ಬಡವರು, ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದ ಜನರು ಅಟೋರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಅಟೋರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ ಹೋಗುವ ಜನರು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗಲು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ, ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬನ್ಸುಗಳ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲದೇ ಹೋದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಜನಗಳು ಬಹಳ ಕಷ್ಟಪಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಯಾವ ಜನಗಳ ಹೆಸರು ಹೇಳಿಕೊಂಡು ಸರ್ಕಾರ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ, ಬಡವರನ್ನು, ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದವರನ್ನು ಉದ್ಧಾರ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳುವ ಸರ್ಕಾರ ಅವರನ್ನು ಈ ಕಷ್ಟದಿಂದ ಪಾರು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ, ಖಂಡಿತ ಸರ್ಕಾರ ವಿಫಲವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಕಡಾಖಂಡಿತವಾಗಿ ಹೇಳುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಒಂದು ಕಡೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲ, ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆ ಅಗಿಂದ್ದಾಗ್ಗೆ ಬಸ್ಸಿನ ದರ ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಜನರು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವುದು ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ನಷ್ಟ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡಿ ಈ ನಷ್ಟವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಪಟ್ಟಿಲ್ಲ, ಒಂದು ಕಡೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸೋರಿ ಹೋಗುವುದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದ ಸಮಜಾಯಿಸಿ ಏನೆಂದರೆ ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ನಗರ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೂ ಕೂಡ ರಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ, ನಮ್ಮ ತಪ್ಪುತನ ಅಲ್ಲ, ಎಲ್ಲಾ ನಗರದಲ್ಲೂ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಆದುದರಿಂದ ನಮ್ಮಲ್ಲೂ ರಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಬೊಂಬಾಯಿಯಲ್ಲಾಗಲಿ, ಕಲ್ಕತ್ತಾದಲ್ಲಾಗಲಿ, ಮದ್ರಾಸ್‌ನಲ್ಲಾಗಲಿ, ಹೈದರಾಬಾದನಲ್ಲಾಗಲಿ, ಡೆಲ್ಲಿಯಲ್ಲಾಗಲಿ, ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಡೆಸುವುದರಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕ ವಿಚಾರ. ಆದರೆ ಆ ನಷ್ಟವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಇದೆ. ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಬಸ್ಸಿನ ದರ ಹೆಚ್ಚಿಸಿ, ಎಷ್ಟು ಜನ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಹಾಕಬಹುದೋ ಅದರ ಎರಡರಷ್ಟು ಜನ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಮೊದಲು ಕಂಡಕ್ಟೆರ್‌ಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿ ಸೋರಿ ಹೋಗುತ್ತಾ ಇರತಕ್ಕ ಹಣವನ್ನು ಉಳಿಸಿದ ಪದಲ್ಲಿ ಆಗ ಆಗುತ್ತಿರುವ ನಷ್ಟವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕೇಳಿದರೆ ನಾನು ಏನು ಮಾಡಲಿ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಎದ್ದು ಬನ್ಸನ್ನು ಗ್ಯಾರೇಜಿನಿಂದ ತರುವಾಗ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಿಟ್ಟುಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಪೆಡ್ಡಿನಲ್ಲಿ ದುಡ್ಡು ಕೊಡಬೇಕು, ಪೆಡ್‌ನಿಂದ ಈಚೆಗೆ ಬಂತು ಎಂದರೆ ಡ್ರೈವರ್‌ಗೆ ಟಿಫಿನ್ ಕೊಡಿಸಿ ಸಾಯಂಕಾಲದ ಭತ್ಯ ಕೊಡಬೇಕು, ಕೊಡಿಸದೇ ಹೋದರೆ ಡ್ರೈವರ್ ಬಸ್ ಓಡಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾನೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ನಾನು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವುದು ಎಲ್ಲಾ ನನಗೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಹಂಚಿಕೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ನಾನು ಏನು ಮಾಡಲಿ ಎಂಬು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಹೇಳುತ್ತಾನೆ. ಜೆಕ್ ಮಾಡಲು ಅನೇಕ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ಸ್ ಇವೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ನಾನು ಕಾರು ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೇ ಓಡಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸ್ಕ್ವಾಡನ್ನು ನಾನು ನೋಡಿಯೇ ಇಲ್ಲ. ಅದು ಬಸ್ ಜೆಕ್ ಮಾಡುವುದು ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ, ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಡವರ ಜೀವನ ಕಂಡವರು ಅವರು ವಿಧಾನಸೌಧದಲ್ಲಿ ಕೂತುಕೊಂಡರೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಇದೆ ಎಂದು ಅವರಿಗೆ ಅರ್ಥವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅವರು ಒಂದೆರಡು ದಿನ ನನ್ನ ಜೊತೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಆಗ ಜನಗಳ ಕಷ್ಟ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಎಂದು ನಾನು ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಬಡವರ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಕನಿಕರ ಇದೆ ಎಂದು ನನಗೆ ನಂಬಿಕೆ ಈಗಲೂ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಅವರು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲದೆ ಹೋಗಿ ಕೆಲವು ಸಾರಿ ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡಿದರೆ ಎಷ್ಟು ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಬೆಳಿಗ್ಗೆ 9-30 ರಿಂದ 11-30 ರವರಿಗೆ ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಪಿನಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರೆ ಫರ್‌ಲಾಂಗ್ ಗಟ್ಟಲೆ ಕ್ಯೂನಿಂತುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಸಾಯಂಕಾಲ 5-00 ಗಂಟೆಯಿಂದ 7-00 ಗಂಟೆಯವರೆಗೆ

(ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ)

ಪೀಕ್ ಅವರ್‌ನಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಜನರು ಬಸ್ಸು ಕಾದು ಕಾದು ಅವರ ಕಾಲವನ್ನು ವ್ಯರ್ಥ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗೆ ಜನಗಳ ಕಾಲ ವ್ಯರ್ಥವಾಗುವುದರಿಂದ ಒಂದು ವಿಧದಲ್ಲಿ ಸಮಾಜಕ್ಕೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೆ ಳ್ಳಬೇಕು. ನಾನು ಇಂಡಿಯಾ ದೇಶದ ಅನೇಕ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ನೋಡಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದೇನೆ. ಮದ್ರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಯಾವ ಬಸ್ಸುಕಾಯಬೇಕಾದರೂ 10 ನಿಮಿಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕಾಯಬೇಕಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ, ಮದ್ರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಅಷ್ಟು ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ. 200 ಮೈಲಿ ದೂರದಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ಸುವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರಬೇಕಾದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಏತಕ್ಕೆ ಅದು ಹಾಗೆಆಗ್ಬಾ ಹೋಗಿದೆ ಎಂದೂ ನೋಡಬೇಕು. ಮದ್ರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಲಂಚ ಹೊಡೆಯುವುದು ಕಡಿಮೆ ಟಿಕೆಟ್ ಬೇಗ ಇಸ್ಯೂ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ಜನರು ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಜೊತೆಗೆ ಸಹಕರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಚಿಲ್ಲರೆ ಎಷ್ಟು ಕೊಡಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು ಕೊಟ್ಟರೆ ಬೇಗ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ರೀತಿ ಮದ್ರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಜನ ಸಹಕರಿಸುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾನು ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಅದುದರಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಿಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುವುದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಕಡೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಲಂಚ ಹೊಡೆಯುವುದನ್ನು ಮತ್ತು ಅಕ್ರಮ ದುಡ್ಡು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವುದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ಚುರುಕಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಈ ಸಮಸ್ಯೆ ಬಗೆಹರಿಯುತ್ತದೆ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಬಗೆ ಹರಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ 450 ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳು ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗಿರುತ್ತವೆ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗಿ ನಿಂತಿರುತ್ತವೆ. ಆದಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿ, ಎಷ್ಟು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವೆಯೋ ಅಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ತಕ್ಷಣ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದ ಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ಇಲ್ಲದೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮೂಲೆಗೆ ಹಾಕಿಯಿರುತ್ತಾರೆ, ಬಸ್ಸು ರಿಪೇರಿಯಾಗದೆ ಇದರ ತಂಟೆಗೆ ಡ್ರೈವರ್ ಹೋಗಬಾರದು ಎಂದು ಹೇಳುವುದರಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಲ್ಲಿ ಕೆಟ್ಟುಹೋಗುತ್ತವೋ ಅಲ್ಲೇ ಬಿದ್ದಿರುತ್ತವೆ, ಆದುದರಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈಗ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದರೂ ಕೂಡ ಈಗ ಜನಗಳ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅದಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡದೇ ಹೋದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಜನರಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಕ್ಕಿಂತ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮಧ್ಯರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಜನರು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಕಾಯುತ್ತಾ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಬಸ್ಸು ಹೊರಡುವ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಪರ್ತಿಯಾಗಿ ಮಧ್ಯ ಜಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ನಿಲ್ಲದೆ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ನಿಂತಿರುವ ಬಸಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೆ, ಹೆಂಗಸರು, ಮಕ್ಕಳು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕಾದು ಕಾದು ನಿಂತಿರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆರ್ಥಮುಕ್ಕಾಲು ಮೈಲಿ ಹೋಗಬೇಕಾದವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕಾದುಕೆ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋದ್ರ, ಒಳ್ಳೆಯದು. ಆದುದರಿಂದ ಜನರು ನಡೆಯುವುದನ್ನು ಅಭ್ಯಾಸ ಮಾಡಬೇಕು, ಬಸ್ಸಿನವರಿಗೆ ಪಾಠ ಕಲಿಸಬೇಕಾದರೆ, ಜನರು ನಡೆಯುವುದನ್ನು ಅಭ್ಯಾಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಡಿಸ್ಟೆನ್ಸ್‌ಗೆ ಗಳಿಗೆ ಹೋಗಲು ಬಸ್ಸನ್ನೇ ನಂಬಿಕೊಂಡಿರುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದಲ್ಲ ಎಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ.

12-00 Noon.

ನಾನು ಈಗಲೇ ಹೇಳಿದಹಾಗೆ, ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಹೆಂಗಸರು, ಮಕ್ಕಳು ಮತ್ತು ವಯಸ್ಸಾದವರಿಗೆ ಮದ್ರಾಸ್ ಮತ್ತು ಬೇರೆ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಜಾಗವನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಕೊಡುವ ಸೌಜನ್ಯತೆಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಹೆಂಗಸರು ಮಗುವನ್ನು ಎತ್ತಿಕೊಂಡು ನಿಂತುಕೊಂಡಿದ್ದರೂ, ಗಟ್ಟಿಮುಂಡಾರ್ವಾರು ಜನ ಕೂತಿರುತ್ತಾರೆ. ಹೆಂಗಸರು ಮತ್ತು ವಯಸ್ಸಾದವರಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಜಾಗ ಮಾಡಿಕೊಡುವ ಸೌಜನ್ಯತೆ ಜನಗಳಲ್ಲಿ ಕಾಣುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ನಾನ ಜನಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಮಕ್ಕಳಿಗೆ, ಹೆಂಗಸರಿಗೆ ಮತ್ತು ವಯಸ್ಸಾ ವರಿಗೆ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಟ್ಟು ಕೂತುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ರಾ ಹುಕಾರ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಜನಗಳು ಅವರಿಗೆ ಸಹಕಾರ ನೀಡುವ ಒಗ್ಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ವಿಶಾಲವಾಗಿ ಬೆಳೆಯ ತ್ತಿದೆ. ಹೀಗೆ ವಿಶಾಲವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುವುದರಿಂದ ನಾಗರೀಕರು ಹಾಸಿಗೆಯಿಂದ ಮೇಲ್ಡಾರ್ಡ್, ಟ್ರಸ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ಮತ್ತು ಡಿವೆಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಸ್ಕೀಮುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದು ಕೊಂಡು ಮೂಲೆ ಮೂಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಬೊಂಬಾಯಿ ನಗರದಲ್ಲಿ ದೂರದಲ್ಲಿರುವ ಕಡೆಗೆ ಲೋಕಲ್ ಟ್ರೈನುಗಳು ಇವೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ, ದೂರ ಜಾಗಗಳಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು

ನಂಬಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಸಾರಿ ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಬನಶಂಕರಿ ಗುಡಿಯಿಂದ ಯಶವಂತಪುರಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಒಂದುಮುಕ್ಕಾಲು ಗಂಟೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಅಷ್ಟರೊಳಗೆ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದು ಬಿಡಬಹುದು. ಆದರೆ ಯಶವಂತಪುರದಿಂದ ಬನಶಂಕರಿ ಗುಡಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೋಗಿಬರುವುದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕಾಲ ವ್ಯಯವಾಗುತ್ತದೆ. ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡುವ ಪ್ರಕಾರ ಕೆಲವು ಕಡೆ ನಾನ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದುದು. ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್‌ನಿಂದ ವಿಲ್ಸನ್ ಗಾರ್ಡನ್‌ಕ್ಕೆ, ಬನಶಂಕರಿ ಗುಡಿಯಿಂದ ಯಶವಂತಪುರಕ್ಕೆ ಅಲ್ಲಿಂದ ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್‌ಗೆ ನಾನ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿದರೆ ದೂರ ಹೋಗತಕ್ಕ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ, ಕೆಲವು ನಾನ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡುವುದು ಅತ್ಯಾವಶ್ಯಕವಾದುದು ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಅನೇಕ ಸಾರಿ ರೂಟ್ಸ್ ಸ್ಟೇಜ್‌ಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದರೂ, ಅದರೆ ಇದನ್ನು ಆಧುನಿಕವಾಗಿ ಮಾಡಿದೇ ರ್ಯಾಷನೆಲೈಸೇಷನ್ ಆಫ್ ರೂಟ್ಸ್ ಎಷ್ಟು ಸಾರಿ ಮಾಡಿದರೂ ಯಾವುದೋ ಕಾರಣದಿಂದ ಅದು ಏನೂ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲ. ರ್ಯಾಷನೆಲೈಸೇಷನ್ ಆಫ್ ರೂಟ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ, ಸ್ಟಾಪುಗಳ ಮತ್ತು ಬಸ್ ಓಡಿಸತಕ್ಕ ಕಾಲದ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾದುದು ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದುದು. ಈಗ ಪೀಕ್ ಅವರ್ಸ್ ಬಸ್ ಓಡಿಸುವ ಬಗ್ಗೆ ನಾನಾ ರೀತಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಖಾಸಗೀಯವರ ಸಹಕಾರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ನಾವು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ, ಖಾಸಗೀಯವರ ಜೊತೆಗೆ ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡುವುದೇ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಖಾಸಗೀಯವರು ಎಂದರೆ ಸಮಾಜವಾದ, ಸರ್ಕಾರದವರು ರೇಗಿ ಬೀಳುತ್ತಾರೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ವಾದ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಹೊತ್ತಿರತಕ್ಕಂಥವರು ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸಬೇಕು. ಆನ್ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ರೋಡು ಆಗಿ ಓಡುತ್ತಿದ್ದರೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಖಾಲಿ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಲಂಚ ಕೊಟ್ಟು, ಎಲ್ಲಾ ವಿಧವಾದ ಕಾನೂನುಗಳ ತೊಡಕುಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸಿಕೊಂಡು ಕ್ಯಾಪಾಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಾ ಇರುವಾಗ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಖಾಲಿ ಏತಕ್ಕೆ ಓಡುತ್ತಿವೆ ಎಂದು ಪ್ರಶ್ನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಖಾಸಗೀ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬೇಡ ಎಂದರೆ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು, ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸದೆ ಆನ್ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಬಸ್ಸು ತೆಗೆದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಜನರು ಬಹಳ ಕಷ್ಟ ಪಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಆನ್ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಬಸ್ ಓಡಿಸುವವರಲ್ಲಿ ನಿಮಗೆ ಅನುಭವ ಇದೆಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ.—ಅವರು ಹೆಚ್ಚು ಲಂಚ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಿದೆ. ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಿದೆ ಮತ್ತು ಟೈಮಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಖಾಸಗೀಯವರು ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಸುವಾಗ, ಸರ್ಕಾರದವರು ನಡೆಸದೇ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನು, ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಆನ್ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನೀವೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಟೈಮಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡಿಸಿ, ಹಾಗಿಲ್ಲದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿಗೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವೆ, ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿಯವರ ಜೊತೆ ಮಾತನಾಡಿ, ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಕೆಲಸ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವಾಗ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಓಡಿಸುವ ವಿಚಾರ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ. ಮಧ್ಯಾಹ್ನದಲ್ಲಿ ನಿಂದ ಬಂದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಖಾಲಿ ಆಗಿ ಇರುತ್ತವೆ ಅದನ್ನು ಪೀಕ್ ಅವರ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ.

ನಗರದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಕಳೆದ ಸೆನ್ಸಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂಭತ್ತೂವರೆ ಲಕ್ಷ, 10 ಲಕ್ಷ ಇದ್ದುದು, ಹತ್ತು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ 18 ಲಕ್ಷ ಏರಿರತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ, ಕಳೆದ ಸೆನ್ಸಸ್ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ 30 ಚದರ ಮೈಲಿ ಇದ್ದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ 60 ಚದರ ಮೈಲಿ ಬೆಳೆದಿರುವಾಗ, ನಗರದ ವಿಸ್ತೀರ್ಣ, ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚು ಆಗಿರುವಾಗ, ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆದಹಾಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕದೇ ಹೋದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸುವುದಕ್ಕೆ ನಿಶ್ಯಕ್ತರಾಗಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಪ್ರಜಾಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆಯುವ ರಾಜ್ಯದ ಇತರ ಪಟ್ಟಣಗಳಿಂದ ಮಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಬೇರೆ ಊರುಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಖಾಸಗೀಯವರಿಂದಲಾದರೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ, ಇಲ್ಲದೇ ಇದ್ದರೆ ಡಿಬೆಂಚ್ ಲೋನ್ ಎತ್ತಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡದೇ ಹೋದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಈ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಒತ್ತಾಯ ಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ; ಈಗ ಚಾಲಕರು ಸಿಗುವುದು ಕಷ್ಟ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಬೆಲೆ ದುಬಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಎಷ್ಟೇ ದುಬಾರಿಯಾದರೂ ಕೂಡ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸಲೇ ಬೇಕಾಗಿದೆ.

(ಶ್ರೀ ಟಿ. ಬಿ. ಶಾಮಣ್ಣ)

ಕಳೆದ 15 ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಏನು ರೇಟ್ ಇತ್ತೋ ಆ ರೇಟ್ ಡಬ್ಬರ್ ಆಗಿದೆ, ಜನಗಳಿಗೆ 10 ಪೈಸೆ, 5 ಪೈಸೆ ಜಾಸ್ತಿ ಆದರೂ ಬೇಜಾರು ಪಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ, ಆದರೆ ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೇ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಪಿನಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಬೇಕು ಎಂದರೆ ಜನ ಬೇಜಾರು ಪಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಎಷ್ಟೊ ಜನ ಐಡರ್ ಆಗಿ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನಲ್ಲಿ ಕಾದಿರುತ್ತಾರೆ. ಆರ್ಥಿಕವಾಗಿ ನೋಡಿದರೂ ಕೂಡ ಜನಗಳು ತಮ್ಮ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಬೇಗ ಬೇಗ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಯಶವಂತಪುರ, ಬನಶಂಕರಿ ರಾಜಾಜಿನಗರಕ್ಕೆ ಗಂಟೆಗೊಂದರಂತೆ ನಾನ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು. ಇಲ್ಲದೆ ಹೋದರೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಕಾಲ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಜನಗಳಿಗೆ ಬೇಸರವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳ ವರ್ತನೆ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಜನಗಳು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಂಬಳ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತಕ್ಕ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಹೀನಾಯಮಾನವಾಗಿ ಮಾತನಾಡುವುದನ್ನೂ, ಅಸೌಜನ್ಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುವುದನ್ನೂ ನೋಡಿದ್ದೇವೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಹಾಗೆ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳದೇ ಹೋದರೆ ಅವರ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈಕಾರ್ಯ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಲೈಸೆನ್ಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಇದೆ. ಅವರಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ಶಿಕ್ಷಣಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕ ಶಿಕ್ಷಣದಲ್ಲಿ ಅವರು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಗೆ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರವನ್ನು ಹೇಳಿಕೊಡಬೇಕಾದುದು ಅತಿ ಅವಶ್ಯಕವಾದುದು. ಯಾವಾಗ ತಪ್ಪು ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಆಗ ಅವರಿಗೆ ಶಿಕ್ಷೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮೇಲೆ ಹತೋಟಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದುದು ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದುದು. ಅವರು ಸಂಬಳ ಇಲ್ಲದೇ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಯೇ ? ಅವರಿಗೆ ಬರತಕ್ಕ ತಿಂಗಳ ಸಂಬಳದ ಬಗ್ಗೆ ನಮಗೇನೂ ಸಂಬಂಧವಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಎದುರಿಗೆ ಟಿಕೆಟ್ ಇಷ್ಯೂ ಮಾಡುವುದು, ಪುನಃ ಅದನ್ನು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು. ಕೆಲವರಿಗೆ ಕೊಡುವುದು, ಕೆಲವರಿಗೆ ಕೊಡುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಚೆಕಿಂಗ್ ಪಾಯಿಂಟ್ ಬರುವಾಗ ಮಾತ್ರ ಸ್ವಲ್ಪ ಹುಷಾರಾಗಿರುತ್ತಾನೆ ಆಮೇಲೆ ಯಥಾ ಪ್ರಕಾರವೇ. ಟರ್ಮಿನಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಯಾರೂ ಕೇಳುವವರೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ರಾಜಾಜಿನಗರ ಹಾಗೂ ಜಯನಗರ ಕೊನೆಯವರೆಗೂ ಹೋಗುವ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಟಿಕೆಟ್ ಕೇಳುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಕೆಲವರು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಇನ್ನು ಕೆಲವರನ್ನು ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಜನಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಅನೇಕರು ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬ ಮನೋಭಾವವೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಎಷ್ಟು ಜನರು ಇರಬೇಕೋ ಅದಕ್ಕೆ ಡಬ್ಬರ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರುಗಳು ಇರುತ್ತಾರೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮುಂದೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಜನ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ನ ಕೊಟ್ಟ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನೇ ಪುನಃ ಕೊಡುವುದೂ ಸಹ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಬಹಳವಾಗಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಚಿಲ್ಲರೆಯನ್ನು ಕೊಡದೆಯೇ ಇರುವುದು—ಹೀಗಾಗಿ ನಾನಾ ವಿಧದಲ್ಲಿ ಲೋಪಗಳನ್ನು ಮಾಡಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಲಾಭವನ್ನು ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ನ, ಡ್ರೈವರ್‌ನ ಹಾಗೂ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್‌ನ ಜಾಯಿಂಟಾಗಿ ಸೇರಿಕೊಂಡು ಹಂಚಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಇರಾಖೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಲೋಪವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ತಡೆಗಟ್ಟಬೇಕು. ಎಲ್ಲಿ ನಷ್ಟ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆಯೋ ಅಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಅನ್ಯಾಯಗಳನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು. ಆದರೆ ಈಗಿರತಕ್ಕ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು. ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ನೀವು ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿಯೂ, ಪರಿಷತ್‌ನಲ್ಲಿಯೂ ಹಾಗೂ ಹೇಪರ್‌ಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಹೇಳಿಕೆಗಳು ಬಂದಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಲೋಪ ಇಷ್ಟೊಂದೇ. ಬೇರೆ ಕಡೆಗಳಲ್ಲ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಸಂಘಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಅವರ ಕಷ್ಟಸುಖಗಳನ್ನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇರಾಖೆಗೆ ಹಾಗೂ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ತಿಳಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಅಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಾಗರೀಕರು ಒಂದೆಡೆ ಕೂಡಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ವಿನಿಮಯ ನಡೆಸಿ ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಯೋಜನೆಮಾಡಿ ಕನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟಿವ್ ಸಜೆಷನ್ಸ್ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಆದರಲ್ಲಿಯೂ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೊಡುವುದು ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಜನಗಳು ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಗೊಣಗಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಮಾಡಿ ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ಸಂಘಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಎಲ್ಲ ರೀತಿಯ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಚರ್ಚೆಮಾಡಿ ಇದರಲ್ಲ ಇಂತಿಂಥ ಲೋಪಗಳಿವೆ ! ಎಂಬುದಾಗಿ ಕಂಡುಹಿಡಿದು ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವವರೆಲ್ಲರೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಯೋಚನೆಮಾಡಿ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬಂದು ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಆ ಲೋಪದೋಷಗಳ ನಿವಾರಣೆಗೆ ತಕ್ಕ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ಇಂತಹ ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ

ಗಮನವನ್ನು ಸೆಳೆಯುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ನಮ್ಮ ನಾಗರೀಕರು ಸುಮ್ಮನೆ ಕೂತುಕೊಂಡಿರಬಾರದು, ಆ ರೀತಿಯಾಗಿ ನಾವು ತಿದ್ದಿದ್ದೇ ಆದರೆ ಇದೆಲ್ಲವೂ ಸರಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಬಹು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವವರು ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ಸೇರಿ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ಇಂತಹ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ತರಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸೂಚಿಸಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಇದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದುದು. ಇನ್ನು ಜನರಿಗೆ ಬೇಕಾದಂಥ ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದುದು ಅಂದರೆ ಬಸ್ ಷೆಲ್ಟರ್ಸ್. ಇದು ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಬಿಸಿಲುಗಾಲದಲ್ಲಿ ಅತ್ಯಂತಾವಶ್ಯಕ. ಈ ಷೆಲ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಒಂದೊಂದು ರೂಟಿನಲ್ಲಿ ಹಾಕಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಆದನ್ನು ಪದೇಪದೇ ಬೇರೆಬೇರೆ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಮೊದಲು ಹಾಕಿದಂಥ ಷೆಲ್ಟರ್ ಆದೆಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತದೋ ಗೊತ್ತೇ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಷೆಲ್ಟರ್ಸ್ ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲ. ನಾನು ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷವಾಗಿ ನೋಡಿ ಹೇಳುವ ಮಾತು. ಕೆಲವು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಈ ಷೆಲ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಚೆಂಪ್ರರಿಯಾಗಿ ಕಟ್ಟಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಅವನ್ನೂ ಸಹ ಸರಿಯಾಗಿ ಕಟ್ಟಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಬಿಸಿಲು, ಮಳೆ ಷೆಲ್ಟರ್‌ನೊಳಗೇ ಇರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ ತೆಯಾಗಿ ಬಸ್ ಷೆಲ್ಟರ್ಸ್ ನಮ್ಮ ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲವೋ ಅಂತಹ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಕಡ್ಡಾಯವಾಗಿ ಮಳೆ, ಬಿಸಿಲು ಒಳಗೆ ತಾಕದಂತೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೂಡಲೇ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕು.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ. ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಅಡ್ವೈಜರಿ ಕಮಿಟಿ ಎಂಬುದಾಗಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ಕಳೆದ ವರ್ಷದಿಂದ ಆ ಕಮಿಟಿ ಕೆಲಸಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಈಗ ರದ್ದು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಯೋಚನೆಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸುಮ್ಮನೆ ರಾಜಕೀಯ ಒತ್ತಡದಿಂದ ಈ ಕಮಿಟಿಗೆ ಯಾರ್ಯಾರನ್ನೋ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಯಾರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸೂಕ್ತವಾದ ಸಲಹೆಗಳು ಬರುತ್ತವೋ ಅಂತಹವರನ್ನು ಆ ಕಮಿಟಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕು. ಈಗಾಗಲೇ ಅನೇಕರು ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಮನಗಂಡಿರಬೇಕು. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಸಲಹಾ ಕಮಿಟಿಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮ್ಮನೆ ಹೋಗಿ ತಿಂಡಿ ತಿಂದು ಬರುವವರನ್ನು ಹಾಕಬೇಡಿ. ನಾಗರೀಕರಲ್ಲಿ ಈ ಬಸ್ ಸಂಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಭವವುಳ್ಳವರನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು. ನಾನಿನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಕಾಲವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೆ ಕೊನೆಯದಾಗಿ ನಾನು ಹೇಳಿದಂಥ ಎಲ್ಲ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೂಡಲೇ ಗಮನಿಸಿ ತಕ್ಕ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಒಂದನೆಯದಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹಣದ ಕಷ್ಟ ಎಷ್ಟೇ ಇರಲಿ ಈಗಿರತಕ್ಕ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಜನಸಂಖ್ಯೆಗನುಗುಣವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು. ಈಗ ಜನರ ಬೆಳವಣಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಾಗುತ್ತಿರುವಾಗ, ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಆಟೊರಿಕ್ಷಾ ಹಾಗೂ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿರುವುದರಿಂದ, ಹೆಚ್ಚೋರ್ಲ್ ದರ ಏರಿರುವುದರಿಂದ ಅವರೂ ಸಹ ಪ್ರಯಾಣದರಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತಾ ಇರುವುದರಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಚಾರ ಜನಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಾಗಿ ಬೇಕು. ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಸಂಚಾರ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಈಗಿರತಕ್ಕ ಬಸ್‌ಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಹೆಚ್ಚುಮಾಡಬೇಕು. ಈಗ ನನಗೆ ತಿಳಿದು ಬಂದಿರುವ ಹಾಗೆ ಅನೇಕ ಬಸ್‌ಗಳು ರಿಪೇರಿಗಾಗಿ ಷೆಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಐದಾರ್ಲ್ಲಾಗಿ ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಬಿದ್ದಿರುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಇರಾಖೆಗೆ ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ತಿಳಿಸಿ ಕೂಡಲೇ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಲು ತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಮೂರನೆಯದಾಗಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಾ ಇರುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಅನ್ಯಾಯಗಳು ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಆಗದೇ ಇರುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಜನಗಳಿಗೆ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿ ಸೋರಿಹೋಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡಬೇಕು. ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಅತಿ ವೇಗವಾಗಿ ಹೋಗುವುದನ್ನು ಅಂದರೆ ಆ ರೀತಿಯಾಗಿ ಓಡಿಸುವುದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕು. ಇದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಮಧ್ಯೆ ಡ್ಯಾಷ್‌ಗಳಾಗಿ ನಷ್ಟಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಸೋರಿಹೋಗುತ್ತಿರುವ ಹಣವನ್ನು ಅದಷ್ಟು ಕಡಿಮೆಮಾಡಲು ಯತ್ನಿಸಬೇಕು. ಮೂರನೆಯದಾಗಿ, ಬಸ್‌ಗಳ ಟ್ರಿಪ್‌ಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದರೆ ಜನಗಳಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಬಸ್‌ಗಳ ಟ್ರಿಪ್‌ಗಳನ್ನು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ನೋಡಬೇಕು. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯೂ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಲಕ್ಷ್ಯವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು, ಟೈಂ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಇಡಬೇಕು. ರಾಂಗ್ ಡಿಸ್ಟೆನ್ಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ನಾನ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬಿಡಬೇಕು. ಅವು ಹೆಚ್ಚಿನ ದೂರವನ್ನು ಕವರ್ ಮಾಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಬೇಕು. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಪೀಕ್ ಅವರ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ದಾರಿಯ ಮಧ್ಯೆ ನಿಂತಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಾಗಿ ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೆ ಕಾಯುವುದನ್ನು ಕೂಡಲೇ ತಪ್ಪಿಸಿ ಅದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಲುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಮಧ್ಯೆ

(ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ)

ಬಸ್‌ಗಾಗಿ ಕಾದಿರುವವರು ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೇ ವಿಧಿ ಇಲ್ಲದೆಯೇ ನಿಲ್ಲಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಹವರಿಗೆ ಕೂಡಲೇ ನೂಕ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಚಾರ. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಆಗಿರುವವರು ಜನಗಳೊಡನೆ ಆದರಪೂರ್ವಕವಾಗಿಯೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೊಡನೆ ಸಭ್ಯವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅವರನ್ನು ಮಾತನಾಡಿಸಬೇಕು. ಗೌರವರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಅವರು ಕಾಣಬೇಕು. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಆಗಿಂದಾಗ್ಗೆ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ಸ್ ಆಗುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತವೆ. ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಸ್‌ಗಳು ವಿಪರೀತವಾಗಿ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ಸ್‌ಗೆ ಒಳಗಾಗುತ್ತಿವೆ. ಜನಗಳೂ ಸಹ ತುಂಬಾ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಂದ ಇರುವುದು ಅವರ ಆದ್ಯಕರ್ತವ್ಯ. ಫುಟ್‌ಪಾತ್‌ನಲ್ಲಿ ನಿಂತಿದ್ದರೂ ಅನೇಕ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿಯೂ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ಸ್ ಆಗಿರುವುದೂ ಉಂಟು. ಪ್ರಪ್ರಥಮವಾಗಿ ಎರ್ರಾ ಕಡಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಷೆಲ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಕೂಡಲೇ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಸೂಕ್ತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ನನಗೆ ಇಪತ್ತು ಕೇವಲ ನ್ಪಲ್ಪ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ವಂದಿಸುತ್ತೇನೆ. ನನ್ನ ಭಾಷಣದಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ನಾಗರೀಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತಹ ವಿಚಾರಗಳಿದ್ದರೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ತಿರುಳಿದ್ದರೆ, ಅವುಗಳನ್ನು ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಯೋಚಿಸಿ, ಪರ್ಯಾಲೋಚನೆಮಾಡಿ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಸುಲಭವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಾಗರೀಕರಿಗೆ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡಲು ತಕ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಅತಿ ಜಾಗ್ರತೆಯಾಗಿ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಂಡು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಕೆ. ಶ್ರೀರಾಮುಲು (ಗಾಂಧಿನಗರ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಶ್ರೀಮಾನ್ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಈ ಸಭೆಯಮುಂದೆ ತಂದಿರತಕ್ಕ ನಿರ್ಣಯ ಮತ್ತು ಅದರಲ್ಲಿ ಅಡಗಿರತಕ್ಕ ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಒಂದೆರಡು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕೆಂದು ನನ್ನ ಇಚ್ಛೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು 8 ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ಓಡಬಹುದಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇರಬೇಕು. ಈ 8 ಗಂಟೆಯ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಅನುಭವದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಲ್ಲಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುತ್ತವೆಯೋ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಮತ್ತೆ ಬಂದು ಸುಮಾರು 10—15 ನಿಮಿಷಗಳ ಕಾಲ ನಿಲ್ಲುತ್ತವೆ. ಆ ರೀತಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ನಿಲ್ಲದ ಹಾಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದರೆ ಜನಗಳ ಒತ್ತಡ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲವೇ ? ಆ ರೀತಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೊರಡುವ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಹೊತ್ತು ನಿಲ್ಲದೆ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೋಗಿ ಬರುವುದಾದರೆ ಅದರಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದಾದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾದ ಅಗತ್ಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯವರಾಗಲೀ, ಆಟೋ ರಿಕ್ಷಾದವರಾಗಲೀ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಜನಗಳಿಗೆ ತೊಂದರೆಕೊಡುವುದು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದಕಾರಣ ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು.

ನಾಲ್ಕನೆಯದಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಜನಗಳ ಒತ್ತಡದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡಿದರೆ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು ದುಡ್ಡಿನ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರವನ್ನು ತಪ್ಪು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಣವನ್ನು ಗಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದು ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರಬಹುದು. ಈ ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಕಾನೂನು ಮಂತ್ರಿಗಳು ದಯವಿಟ್ಟು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಅನೇಕ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಯಾರಾದರೂ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯವರನ್ನಾಗಲೀ, ಅಥವಾ ಆಟೋ ರಿಕ್ಷಾದವರನ್ನಾಗಲೀ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕೈ ತೋರಿಸಿದಾಗ ಅವರು ಅದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸದಿದ್ದರೆ ಆ ವಿಚಾರವನ್ನು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ರಿಪೋರ್ಟ್ ಮಾಡಿದರೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯನ್ನಾಗಲೀ, ಆಟೋರಿಕ್ಷವನ್ನಾಗಲೀ ನಿಲ್ಲಿಸದೇ ಇದ್ದ ವ್ಯಕ್ತಿಗೆ ಎಂದರೆ ಡ್ರೈವರಿಗೆ ಅವನು ನಡೆಸತಕ್ಕ ವಾಹನಕ್ಕೆ 15 ದಿವಸ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ತೆಗೆದುಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಅವನು 15 ದಿವಸಗಳು ಗಾಡಿಯನ್ನು ಓಡಿಸುವ ಹಾಗಿಲ್ಲ. ಇಂಥಾ ಒಂದು ಕ್ರಮವನ್ನು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿಯೂ ಏತಕ್ಕೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬಾರದು ? ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕವರು ನಂಜೆ 7 ಗಂಟೆಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಿಗಾದರೂ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾವನ್ನು ಕರೆದರೆ ಅವರು ನಾನು ಎಲ್ಲಿಗೆ ಯಾವ ಕಡೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತೇವೆಯೋ ಆ ಕಡೆ ಬಂದರೆ ಮಾತ್ರ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತೇವೆ ಬೇರೆ ಕಡೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾದವರಿಗೆ ಇಷ್ಟು ಗಂಜೆ ಮಾತ್ರ ಓಡಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಜ್ಞೈಮ್ ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್‌ಅನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡದೆ ಇದ್ದರೆ ರಿಕ್ಷಾದವರು ಸಹಕಾರ ಮಾಡದೆ

ಅವರು ಹೆಚ್ಚು ದುಡ್ಡನ್ನು ಗಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಜೊತೆಗೆ ಎಷ್ಟೇ ರಿಕ್ಷಾಗಳು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ನಾಗರಿಕರಿಗೆ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆ ಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ನಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಜೊತೆಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಮತ್ತು ರಿಕ್ಷಾಗಳನ್ನು ಓಡಿಸು ವುದಕ್ಕೆ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಜನಗಳು ತೊಂದರೆಯನ್ನು ಅನುಭವಿಸುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇರಬೇಕೇ ಎನ್ನುವುದು ಈ ನಿರ್ಣಯದ ಅಂಶ. ಜನಗಳ ಒತ್ತಡ ಜಾಸ್ತಿ ಯಾಗದ ಹಾಗೆ, ನಾರಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಖರ್ಚಾಗದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಶ್ರಮತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಸಾಧ್ಯ ಆಗಬಹುದು ಎಂದು ನನ್ನ ಅನುಭವ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯವೇನೆಂದರೆ ಈಗ ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಕ್ಕೆ ಮಿನಿಮಮ್ ಚಾರ್ಜ್ 90 ಪೈಸಾ ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕೆಂಪು ಕಡೆ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ದೂರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ 90 ಪೈಸೆ ಕೂಡ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹೊಸ್ಸೆ ಮಿನಿಮಮ್ 45 ಪೈಸಾ ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದರು. ನಾನು ಅದನ್ನು ಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಓದಿದೆ. ಆದರೆ ಆದು ಇನ್ನೂ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಹಾಗೆ ಕಾಣುವು ದಿಲ್ಲ. ಅದು ತಕ್ಷಣ ಜಾರಿಗೆ ಬರಬೇಕು. ಎಷ್ಟೋಸಾರಿ ರಾತ್ರಿವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಆಟೋರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ 5 ಜನಗಳು ಬಳಿತುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಅದನ್ನು ನಾನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಹೆಚ್ಚೊ ಲೆ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುವಾಗ ರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲಿ 5 ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳು ವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟರೆ ತೊಂದರೆ ಏನಾಗುತ್ತದೆ ? ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅದರಿಂದ ನಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹುಶಃ ಸ್ವಲ್ಪ ಉತ್ತಮ ಆಗಬಹುದು. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಪೋಲೆ ಡ್ರೈವರ ಪೋಲೆ ಬೇರೆ ರೀತಿಯ ಶಿಸ್ತಿನ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಿಂತ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಉತ್ತಮವಾಗಬಹುದು ಎನ್ನುವ ದೃಷ್ಟಿ ಯಿಂದ ಈ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ನಾನು ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಹಾಕು ವುದರಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಅಭ್ಯಂತರ ಇಲ್ಲ. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಈ ಆರ್ಥಿಕ ನೀತಿಯಿಂದ ಹಣದ ಕೊರತೆ ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತದೆ. ಈಗ ಹಾಲಿ ಇರತಕ್ಕಂಥಾ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಉತ್ತಮ ಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡ ಬೇಕು. ಈಗ 8 ಗಂಟೆಯ ಕಾಲ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಒಂದು ನಿಯಮವನ್ನು ಗೊತ್ತು ಮಾಡಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಅಭ್ಯಗಳನ್ನು 8 ಗಂಟೆಯ ಕಾಲ ಓಡಿಸತಕ್ಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎನ್ನುವ ಒಂದು ಸಂಶಯ ನನಗೆ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಗಮನಿಸಬೇಕು. ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ಯವರು ಮತ್ತು ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳವರು ಹೇಳಿದ ಕಡೆಗೆ ನಾವು ಹೋಗಬೇಕೇ ಅಥವಾ ನಾವು ಕರೆದ ಕಡೆ ಅವರು ಬರಬೇಕೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಈಗ ಇರತಕ್ಕ ನಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ ಎನ್ನುವು ದನ್ನು ನಾನು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಗಮನಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ನನಗೆ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನಾನು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ರಂಗನಾಥ್ (ನಾರಿಗೆ ಹಾಗೂ ವಸತಿ ಶಾಖೆಗಳ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಏನೊಂದು ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ತಂದಿದ್ದಾರೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಅವರು ತಮ್ಮ ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ನಾಗರೀಕರು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕವರು, ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಂಬಿಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಪ್ರಯಾ ಣಿಕರಿಗೆ ಏನು ಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ ಅವರ ಅನುಕೂಲ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡು ಅವರು ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಅವರು ತಮ್ಮ ನಿರ್ಣಯದಲ್ಲಿ ಸ್ಪೆಸಿಫಿಕ್ ಆಗಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಜನದಟ್ಟಣೆಯ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಬಡ ಹಾಗೂ ಮಧ್ಯಮವರ್ಗದ ಜನರು ಬೇಗನೇ ಸಂಚರಿಸುವ ಉತ್ತಮ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಪಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಉದ್ದೇಶದ ಬಗ್ಗೆ ಅವರು ಏನು ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನನ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯವಿಲ್ಲ. ಇವೊತ್ತಿನದಿವಸ ಸರ್ಕಾರದ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಕೂಡ, ನಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಕೂಡ ಅದೇ ಆಗಿದೆ. ಸಂಚಾರ ಮಾಡತಕ್ಕ ಜನಗಳು ಏನಿದ್ದಾರೆ ಅವರೆಲ್ಲರಿಗೂ ಕೂಡ ಜನದಟ್ಟಣೆಯಾಗಿರತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ಅನು ಕೂಲ ಮಾಡಬೇಕು. ಜನಗಳು ಕಾರ್ಯಾಲಯದ ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು ಅವರು ಅವರ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳಿಗೆ ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಹೋಗಿ ಅವರು ಕಾರ್ಯಾಲಯಗಳನ್ನು ಶೀಘ್ರವಾಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗ ತಕ್ಕಂಥಾ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ನಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಇದರಲ್ಲಿ ಏನೂ ಬಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯ ಇಲ್ಲ. ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ, ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು

(ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ರಂಗನಾಥ್)

ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುತ್ತಾ ಕೆಲವಾರು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಅವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ಕೆಲವಾರು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ತಮ್ಮ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುತ್ತಾ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಮಾತಿನಲ್ಲೇ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ 20 ಚದುರ ಮೈಲಿಯಲ್ಲಿ ಹರಡಿದಂಥಾದ್ದು ಈಗ 60 ಚದುರಮೈಲಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹರಡಿದೆ. ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ಅವರು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುತ್ತಾ ನನ್ನ ಕೆಲಸವನ್ನು ಹಗುರ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಹೀಗೆ ಅವರು ತಮ್ಮ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಸಾಧ್ಯಾನುಸಂಗಿಕವಾಗಿ ಸಮರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳು, ಡ್ರೈವರುಗಳು ಮಗ್ಗೈತೆ ಕೆಲವು ಜನಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ, ಬಸ್ಸುಗಳು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ ಎನ್ನುತಕ್ಕಂಥಾದ್ದನ್ನು ಮತ್ತು ಕೆಲವು ರಾಂಗ್ ರೂಟು ಗಳಲ್ಲಿ ಎಂದರೆ ಬನಶಂಕರಿಯಿಂದ ರಾಜಾಜಿನಗರ, ಯಶವಂತಪುರ ಇಂಥಾ ರಾಂಗ್ ರೂಟು ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯವಾಗುತ್ತದೆ, ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನ್‌ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್ಸು ಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಕೆಲವಾರು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಅವರು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ವ್ಯವಸ್ಥಿತರಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅವರು ಕೆಲವಾರು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ನಾನು ನನ್ನ ವಂದನೆ ಗಳನ್ನು ಸಮರ್ಪಣೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಸ್ವಾಮಿ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು. ಅದೇನೆಂದರೆ ಬಡವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ಎಂದಂಥ ಈ ಸರ್ಕಾರ ಬಡವರಿಗಾಗಿ ಏನೂ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು. ಶ್ರೀ ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಬಹಳ ರೀಸನಬಲ್ ಆಗಿರತಕ್ಕಂಥಾವರು, ಈ ಅನ್‌ರಿಸನೇಬಲ್ ಆಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಮಾತನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಆಡಿದರೋ, ನನಗಂತೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಬೇಸರವಾಗಿದೆ. ನಾನು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಅಂಕಿಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದರೆ ಸದಸ್ಯರು ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆಯಾಗಿದೆ.

12-30 P.M.

ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ 26 ಚದುರ ಮೈಲಿ ಇದ್ದಂಥಾದ್ದು ಈಗೊತ್ತು 60 ಚದುರಮೈಲಿಯವರೆಗೆ ಹೋಗಿದೆ ಹಾಗೆಯೇ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯೂ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಅವರ ಮಾತಿನಲ್ಲೇ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಈಗೊತ್ತು ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಓಡಾಟ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಆ ಒಸ್ಸಿಗಾಗಿ ಎಲ್ಲರೂ ಕಾದುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ, ಅಲ್ಲವೆ ನಗರದ ಜನಕ್ಕೆ ನಡೆಯುವ ಅಭ್ಯಾಸ ತಪ್ಪಿಹೋಗಿರುವುದರಿಂದ ಹತ್ತಿರ ಹತ್ತಿರ ಇರುವ ಬಾಗಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ಬಿಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರೇ ಈ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿ ನನಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಾತನಾಡಲು ಹಗುರ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇನೇ ಇರಲಿ ಕೆಲವು ಅಂಕಿಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ.

ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಮೇಲೆ 1957 ರಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಅದರ ಅಂಕಿ ಅಂಶ ನೋಡುವುದಾದರೆ 1957 ರಲ್ಲಿ 59 ರೂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಆಪರೇಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದುದು ಈಗೊತ್ತು 13 ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಆಪರೇಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಈಗೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಓಡ್ತಾ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಾ ಇರುವ ಬಗ್ಗೆ ಎರಡು ವರ್ಷ ಅಂದರೆ 1972-73 ಮತ್ತು 1973-74 ರ ಅಂಕಿ ಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬಯಸುತ್ತೇನೆ. 1972-73 ರಲ್ಲಿ 454 ರೂಟುಗಳಲ್ಲಿ ಆಪರೇಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದುದು 1973-74 ರಲ್ಲಿ 473 ರೂಟುಗಳಲ್ಲಿ ಆಪರೇಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಇನ್ನು ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ನ ಅಂಕಿಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ 1957 ರಲ್ಲಿ 454 ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ಸ್ ಅಷ್ಟು ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಾ ಇದ್ದುದು ಈಗೊತ್ತು 4416 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ಸ್ ಅಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇವೆ. ನಿಮಗೆ ಎರಡು ವರ್ಷದ ಅಂಕಿಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ 1972 ರಲ್ಲಿ 4044 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ಸ್ ಅಷ್ಟು ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದುದು ಈಗೊತ್ತು 4416 ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ಸ್ ಅಷ್ಟು ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ.

ಇನ್ನು ಷೆಡ್ಯೂಲ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಾ ಇದ್ದುದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ 1957 ರಲ್ಲಿ 110 ಷೆಡ್ಯೂಲ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಾ ಇದ್ದುದು ಈಗೊತ್ತು 376 ಷೆಡ್ಯೂಲ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. 1972 ರಲ್ಲಿ 343 ಶೆಡ್ಯೂಲ್ಸ್ ಇದ್ದರೆ ಈಗೊತ್ತು 376 ಶೆಡ್ಯೂಲ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇವೆ. ಇನ್ನು ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ಸ್ ಲೆಕ್ಕ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ 1972 ರಲ್ಲಿ 67,237 ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ಸ್ ಆಷ್ಟು ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಾ ಇದ್ದರೆ ಈಗೊತ್ತು 70,415 ಕಿಲೋಮೀಟರ್ಸ್ ಆಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇವೆ.

ಇನ್ನು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. 1957 ರಲ್ಲಿ 1 ಲಕ್ಷ 10 ಸಾವಿರ ಜನ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದರೆ ಈಗೊತ್ತು 4 ಲ್ 83 ಸಾವಿರ ಜನ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. 1972 ರಿಂದ ಈಚೆಗೆ ಅಂಕೆ ಅಂಶ ಹೇಳುವುದಾದರೆ 1972 ರಲ್ಲಿ 3 ಲಕ್ಷ 17 ಸಾವಿರ ಜನರು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದರೆ ಈಗೊತ್ತು 4 ಲಕ್ಷ 83 ಸಾವಿರ ಜನ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಂದರೆ ಈವತ್ತಿನ ದಿವಸ ನುಮಾರು 1 ಲಕ್ಷ 66 ಸಾವಿರ ಜನ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಸಂಖ್ಯೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಬಸ್ಸಿನ ಸಂಖ್ಯೆ ನಗರದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ 1972 ರಲ್ಲಿ 426 ಬಸ್ಸುಗಳು ಇದ್ದರೆ ಈಗೊತ್ತು 447 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಗರದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಇನ್ನು ಪೀಕ್ ಅವರ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೊಸದಾಗಿ ಅಡಿಷನಲ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಹಾಕಿರುವುದನ್ನು ಗಮನಿಸಿದರೆ 1962–63 ರಲ್ಲಿ 23 ಅಡಿಷನಲ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಹಾಕಿದ್ದರೆ ಈಗೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಜನ ದಟ್ಟಣೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ 60 ಅಡಿಷನಲ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್‌ನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಹೀಗಿರುವಾಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಗ್ಗೆ ಏನೂ ವಿಚಾರ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ, ಮತ್ತು ಈ ಸರ್ಕಾರ ಬಂದಮೇಲಂತೂ ಏನೂ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳುವುದು ಆಷ್ಟು ಸಮಂಜಸವಾದ ಮಾತಲ್ಲ. ಆದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆಯನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ನೋಡುವುದಾದರೆ ಇದು ಬಹಳ ಶ್ರಮದ ಕೆಲಸ ಎಂದು ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಕೇಳಿದಂಥ ಒಂದು ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಉತ್ತರ ಹೇಳುತ್ತಾ ಹೇಳಿದೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಈ ವರ್ಷದಲ್ಲೂ ಕೂಡ 16 ರೋಡ್ ಟ್ರೈನುಗಳನ್ನು ಹಾಕತಕ್ಕಂಥ ಒಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಇದೆ. ಅರೀತಿ ಆದರೆ ಒಂದು ರೋಡ್ ಟ್ರೈನಿಗೆ 100 ಸೀಟ್ಸ್ ಎಂದು ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿಕೊಂಡರೂ ಕೂಡ 16 ರೋಡ್ ಟ್ರೈನ್ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ 1600 ಜನರನ್ನು ಸಾಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು. ಅದುದರಿಂದ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಜನತೆಗೆ, ಜನದಟ್ಟಣೆ ನಗರಕ್ಕೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದವರೂ ಕೂಡ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ರೂಪದಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದೆ. ಆದರೆ ಒಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು ಎಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಈ ವಿಷಯವೆಲ್ಲಾ ತಮಗೆಲ್ಲರಿಗೂ ಕೂಡ ಗೊತ್ತಿದೆ. ನಾವು ಈವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವಿಚಾರ ಮಾಡುವಾಗ ಈವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಆಯಿರ್ ಕನ್‌ಸಂಪ್‌ಷನ್ ಏನು ಇದೆಯೋ ಅಂದರೆ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಮತ್ತು ಡೀಸರ್ ಆಯಿಲ್ ಏನು ಇದೆಯೋ ಅದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬಳಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಏತಕ್ಕೆಂದರೆ ಅದು ನಮ್ಮ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ, ಪರರಾಷ್ಟ್ರವನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಹೆಚ್ಚು ಫಾರಿನ್ ಎಕ್ಸ್‌ಛೇಂಜ್ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಾವು ವಿಚಾರ ಮಾಡುವಾಗ ಈ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಮತ್ತು ಡೀಸರ್ ಆಯಿಲ್ ಬಳಕೆಯನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಅಭಿಪ್ರಾಯಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ ಜನಗಳು ಹತ್ತಿರ ಹತ್ತಿರ ಇರುವ ಜಾಗಗಳಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕಾಯತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಏನು ಇದೆಯೋ ಅದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಒಳ್ಳೆಯದು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಒಂದು ಪಾಲಿಸಿ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈರೀತಿ ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು, ಏತಕ್ಕೆಂದರೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ನಾವು ಫಾರಿನ್ ಎಕ್ಸ್‌ಛೇಂಜ್ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಈ ಒಂದು ಎಣ್ಣೆ ಕಂಪನಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ಒಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದರೆ ದೇಶದಲ್ಲಾ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನೂ ಕೂಡ ಕ್ರೋಢೀಕರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು ಆಗಬೇಕು ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಸ್ವಾಮಿ, ಆ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಈವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಜನರು ತೃಪ್ತಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ನಾನೂ

(ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ರಂಗನಾಥ್)

ಕೂಡ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪಸ್ವಲ್ಪ ಕುಂದುಕೊರತೆಗಳು ಇವೆ. ಈಪೊತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಹಣ ದುರುಪಯೋಗ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದರ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತು ಇದರಲ್ಲಿ ಹಣ ಸೋರಿ ಹೋಗುವ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದರು. ಆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಅಲ್ಪಸ್ವಲ್ಪ ಹಾಗಾಗಬಹುದು. ಆದರೆ ಅದನ್ನೇ ದೊಡ್ಡದನ್ನಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದು ತಪ್ಪು. ಏತಕ್ಕೆಂದರೆ ಈವಾಗ ವಿಠಾಯಿ ಅಂಗಡಿಯಲ್ಲಿ ಮಾರುವುದಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬನನ್ನು ಕೂರಿಸಿದರೆ ಆ ಅಂಗಡಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾವನು ಆ ವಿಠಾಯಿಯನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ತಿಂದೇ ತಿನ್ನುತ್ತಾನೆ, ವಿಠಾಯಿಯನ್ನು ತಿನ್ನುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಸರಿಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ನಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಅದರ ಮೇಲೆ ಏನು ನಿಗಾ ವಹಿಸಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವುದಾದರೆ ಈಪೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಚಕಿಂಗ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ಸ್ ಏನು ಇದ್ದಾರೆ ಅವರನ್ನು ಒಂದೇ ಕಡೆ ತಿಂಗಳಾನುಗಟ್ಟಲೆ ಇಡುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಈಪೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಂದ ಹಲವಾರು ದೂರುಗಳು ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಇನ್ನು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ವಿಷಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಬರುತ್ತಾ ಇದೆ. ಹಾಗೆ ಬಂದಂಥ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ದೂರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರಿಗೆ ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಷನ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ಆದರೆ ಇದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಈ ಸಭೆಯ ಮುಖಾಂತರ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ನಾಗರೀಕರು ಮತ್ತು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಕೂಡ ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸತಕ್ಕಂಥ ನೌಕರರ ಜೊತೆ ಆದಷ್ಟು ಸೌಜನ್ಯದಿಂದ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಅಭ್ಯಾಸವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಒಂದು ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹ್ಯಾಬಿಟ್ ಆಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳಿದರು ಒಂದೇ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ನೂರಾರು ಜನರು ಒತ್ತೊತ್ತಿಗೆ ಹತ್ತುತ್ತಾರೆಂದು. ಆ ರೀತಿ ಜಾಸ್ತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಕಂಡಕ್ಟರ್ರು ಟಿಕೇಟು ಕೊಡಲು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗುವುದರಿಂದ ಹಣ ದುರುಪಯೋಗವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವರು ಹಣ ಕೊಡದೆ ಹೋಗಬಹುದು. ಇವೆಲ್ಲಾ ವಾಸ್ತವಾಂಶಗಳು ಇವೆ. ಆದರೆ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಕೂಡ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳು ನಮ್ಮದು, ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ನಮ್ಮ ದೇಶಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟದ್ದು ಎಂದು ತಿಳಿದು ಟಿಕೇಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕಂಥ ಸದ್ಬಾವನೆ ಎಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಲ್ಲಿ ಮೂಡುವುದಿಲ್ಲ ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕೇವಲ ಕಾನೂನಿಂದ ಸರಿಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅದು ಅಗಲಾರದಂತಹ ಕೆಲಸ. ಆದರಲ್ಲೂ ಕೂಡ ನಗರದಲ್ಲಿ ವಾಸಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಸುಸಂಸ್ಕೃತರಾದ ಜನರು ಇದನ್ನು ಮೊದಲು ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ತಂದರೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಸಂಚಾರಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಬಹುದೇ ಹೊರತು ಕೇವಲ ಕಾನೂನಿನಿಂದ ಎಲ್ಲವನ್ನು ಸರಿಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅದು ಸಾಧ್ಯವಾಗಲಾರದ ಕೆಲಸ. ಇದನ್ನು ಕೂಡ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಶಾಮಣ್ಣನವರು ನೇರವಾಗಿ ದೂರದ ಜಾಗಗಳಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ಈ ಸಭೆಯ ಮುಖಾಂತರ ತರುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಸುಮಾರು 20 ರೂಟುಗಳಲ್ಲಿ ನೇರವಾಗಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಅಂದರೆ ಎಕ್ಷಪ್ರೆಸ್ ಮತ್ತು ನಾನ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಸರ್ವಿಸನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಏನು ಇದೆ ಅದಕ್ಕೆ ಮನ್ನಣೆ ದೊರೆತಿದೆ ಇನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಆಶೆ ಇದೆಯೆಂದು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ ದರ ಹೆಚ್ಚು ಇರುವ ವಿಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆ ದರವನ್ನು ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್‌ಗೆ 45 ಪೈಸೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಪಬ್ಲಿಕ್ ಈಯರಿಂಗ್ ಆದಮೇಲೆ ನೋಟಿಫಿಕೇಷನ್ ಆಗಬೇಕಾದರೆ ಸ್ಟೇಟ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರಿಟಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಅದು ಬಂದ ತಕ್ಷಣ ನೋಟಿಫಿಕೇಷನ್ ಇಷ್ಯೂ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಅದು ಇಷ್ಯೂ ಆದಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಆ ರೀತಿ ಕಿಲೋ ಮೀಟರಿಗೆ 45ಪೈಸೆ ಆದಮೇಲೆ ಯಾವ ಕಾರಣದಿಂದಲೂ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕೊಡಬಾರದು ಎಂದು ಅವರಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಲ್ಲಿ ಮನವಿಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಅವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದು ನಾನು ಏನು ವಿಚಾರವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ ಅದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಒಪ್ಪಿಗೆಯಾಗಿದೆಯೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ಇನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕಾದ್ದು ಇದೆ, ಅದನ್ನು

ಮಾಡುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಮತ್ತೆ 16 ರೋಡ್‌ಚ್ರೈನ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ವಿಚಾರಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ವಾಪಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ.—ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ನನ್ನ ನಿರ್ಣಯಕ್ಕೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನಾನು ಪ್ರಸ್ತಾಪಮಾಡಿದ ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಸೀಕ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಏನು ಇವೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಯೋಗ್ಯವಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಬೇಕು, ಜೊತೆಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇಂತಿಷ್ಟು ಇವೆ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ರೂಟಿನಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ ಎಂಬುದು ಬಹುಮುಖ್ಯವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಬಸ್ ಷೆಲ್ಟರ್ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪಮಾಡಿದೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಅವರು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—The hon. Member might have stated so many things. I have intervened and told him that whatever he has to say should be within the ambit of resolution. Therefore he need not seek reply for all that he has spoken particularly when it is outside the scope. The hon. Minister has replied to the points which have been raised within the scope.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಚ್. ರಂಗನಾಥ್.—ಈಗಾಗಲೇ ಶಾಸನಸಭಾಸದಸ್ಯರು ಮತ್ತು ನಗರಸಭಾ ಸದಸ್ಯರನ್ನೊಳಗೊಂಡಂಥ ಒಂದು ಅಡ್ವೈಸರಿ ಕಮಿಟಿ ರಚನೆಮಾಡಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕಂಥ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಯೋಚಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಸೂಕ್ಷ್ಮಪುಟ್ಟ ವಿಚಾರಗಳು ಅಡ್ವೈಸರಿ ಕಮಿಟಿಯಲ್ಲಿ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತವೆ. ಅದನ್ನು ಮಾಡೋಣ.

Sri T. R. SHAMANNA.—Putting more buses for the convenience of the passengers come within the ambit of the resolution. It is not beyond the scope of the resolution. What I am concerned is that the computers in Bangalore must feel that adequate number of buses are put on the road. I too know the scope of the resolution. If the Hon. Minister does not concede my request, there will be dissatisfaction among the public.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—Why do you anticipate things ? Would you like to withdraw your resolution ?

Sri T. R. SHAMANNA.—If the Hon. Minister concedes what I have requested, I will be happy. He has conceded what I have stated. What is the difficulty in accepting the resolution ? Instead of asking me to withdraw the resolution may be accepted as he has stated.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—Are you going to withdraw it ?

Sri K. H. RANGANATH.—He has brought to the notice of the Government the necessary facts and these facts are under consideration of the Government. He may withdraw his resolution.

Sri T. R. SHAMANNA.—Since the Minister has assured the House to take suitable action to overcome some of the difficulties, I will withdraw the resolution.

Mr. DEPUTY SPEAKER.—Is it the pleasure of the House to permit the Hon. Member to withdraw the resolution ?

HON'BLE MEMBERS.—yes